сімаў

БУДОВА І ПРЫМЯНЕННЕ ТАНКЕТКІ



Выдавецтва
Беларускай
Ваеннай
Акругі
Менск 1934

І. ГЕРАСІМАУ

БУДОВА І ПРЫМЯНЕННЕ ТАНКЕТКІ

Выданне другое

Выдавецтва Беларускай Ваеннай Акругі
Менск 1934

Падрыхтавалі да друку:
Рэдактар Ф. Алексееў
Літправўка Э Жывіцы
Карэктар Б. Фрыдлянд
Тэхрэдактар Х. Зубаткін
Здана ў друкарню 1-IV-34 г.
Падпісана да друку 25-IV-34 г.
Аддзел літ. 6
Адказны карэктар друкарні І. Мірскі
Друк. арк. 1,5

Заказ № 1683. Тыраж 3000. Галоўлітбел № В-1707.

Магілеў-Бел. Друкарня імя Молатава.

АЎЛАДАЕМ ТЭХНІКАЙ

Ліхаманкава рыхтуючыся да новых войн і перш за ўсё да нападу на Савецкі саюз, імперыялісты выпрацоўваюць усё больш і больш удасканаленую і смертаносную зброю. У перадавых капіталістычных краінах, калі ўзяць толькі бронетанкавую справу, на ўзбраенні ёсць самыя разнастайныя тыпы ўдасканаленых баявых машын: цяжкі танк, вагою ў 60 тон, які прызначаны для прарыву доўгатэрміновых умацаванняў; лёгкі танк—зброя манеўранага бою; танкетка—зброя выведкі, раптоўнай атакі і праследвання; сапёрны танк; танк з атрутнымі вяшчэствамі; дымавы танк; танк сувязі і ўмацавання; розныя тыпы бронеаўтамабіляў. Апрача гэтых баявых машын, ёсць рад дапаможных машын, усюдыходных грузавікоў і розныя тыпы трактароў.

Кожны чырвонаармеец бронетанкавых, мота-механізаваных часцей, кожны шофер і трактарыст нашага Саюза павінен ведаць не толькі, на чым ён ездзіць, але ведаць і тую матэрыяльную частку аўтабронетанкавых

злучэнняў, з якімі яму прыдзецца сустрэцца ў будучых баях з класавымі ворагамі. Вось чаму справа вывучэння баявой тэхнікі з'яўляецца справай сёнешняга дня.

„У той механізаванай вайне, якой мы не хочам, супроць якой мы змагаемся, але якую супроць нас рыхтуюць, будуць патрэбны кваліфікаваныя механікі, тэхнікі, будуць патрэбны людзі, якія-б гатовы былі не толькі паміраць, але ўмелі-б правільна абыходзіцца з кожным вінцікам гэтай паграважаючай, далёка непрыемнай ваеннай машыны“ (Варашылаў).

У апошнія гады ва ўсіх капіталістычных арміях усё больш распаўсюджваецца новы тып баявой машыны, якая атрымала назву танкеткі.

ТАНКЕТКА „КАРДЭН-ЛОИД“ І ЯЕ РОЗНАВІДНАСЦІ

Танкетка, гэта—асобы тып вусенічнай баявой машыны, якая можа быць прылічана ў сілу сваіх размераў і невялікай вагі да класу звышлёгкіх танкаў. Танкетка ўладае рухомасцю і паваротлівасцю. Танкетка можа рухацца скрыта і раптоўна з'яўляцца перад праціўнікам.

Разгледзім сучасны тып танкеткі „Кардэн-Лойд“, які прыняты на ўзбраенне англійскай арміі.

Ёсць усе падставы лічыць, што ў нашых сапраўдных праціўнікаў танкеткі гэтага тыпу будуць знаходзіцца на ўзбраенні. Аб гэтым гаворыць не толькі вопыт грамадзянскай вайны, калі Антанта забяспечвала танкамі, бранявікамі і іншай зброяй белыя арміі, а ў прыватнасці армію Польшчы. Ні для каго не з'яўляецца сакрэтам, што і сёння арміі нашых заходніх суседзяў узмоцнена забяспечваюцца навейшымі ўзорамі зброі першакласных ваенных заводаў Англіі,Францыі, Чэха-Славакіі.

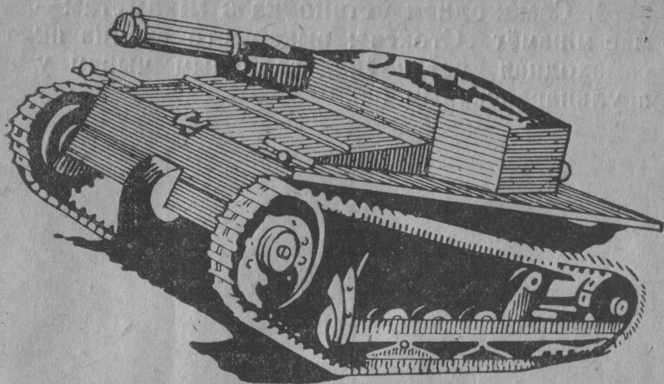
У найбольш „перадавых“ у ваенных адносінах дзяржавах кожнаму мота-механізаванаму і бронетанкаваму злучэнню даны танкеткі.

Танкетка знаходзіць шырокае прымяненне ў розных відах бою, прыдаючыся пяхоце, конніцы і мота-механізаваным часцям. Танкетка „Кардэн-Лойд“ выпрабляецца заводам „Вікерс-Армстронг“ у Англіі. Апошняя мадэль МК-6 выпушчана ў 1929 г. У залежнасці ад узбраення адрозніваюцца наступныя віды танкетак:

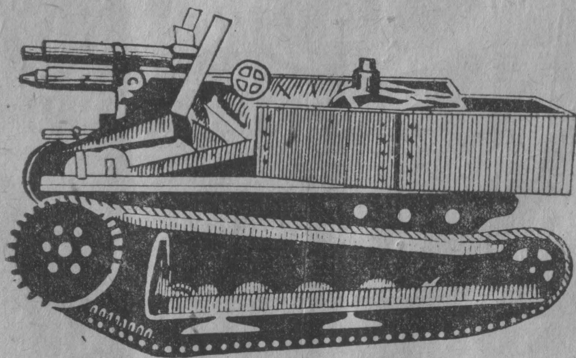
1. **Кулямётавоз** (рыс. 1)—узброены станкавым кулямётам сістэмы „Вікерс“, з'яўляецца самаходнай устаноўкай для кулямёта; ужываецца ў якасці лёгкага сродку агнявога суправаджэння мота-механізаваных часцей, конніцы і пяхоты.

2. **Выведчык**—узброены станкавым кулямётам сістэмы „Вікерс“; выкарыстоўваецца для выведкі і ахавання ў саставе мота-механізаваных часцей конніцы і пяхоты. У некаторых выпадках абодва віды танкетак могуць дзействаваць як лёгкія танкі.

3. **Самаходная ўстаноўка з пушкай** (рыс. 2)—узброена 47-міліметравай пушкай; выкарыстоўваецца як самаходная зброя для барацьбы з бронесіламі, можа быць выкарыстана і ў агульнавайскавым баі.

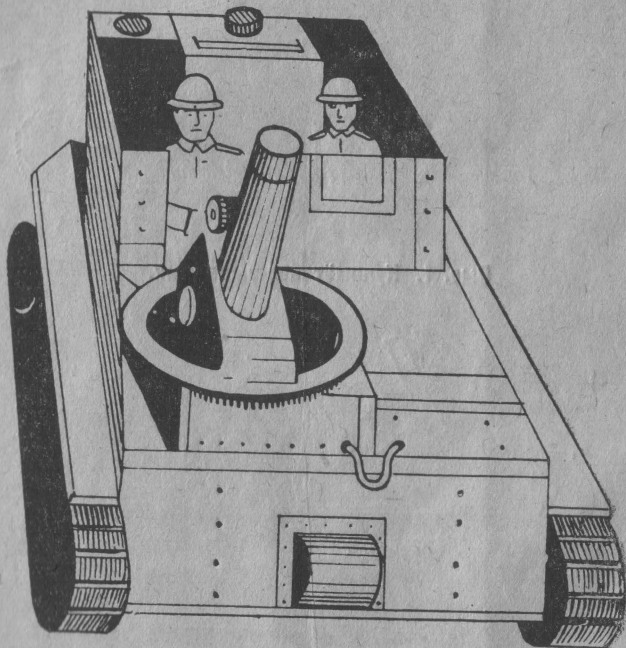


Рыс. 1. Кулямётавоз-выведчык.



Рыс. 2. Самаходная ўстаноўка з пушкай.

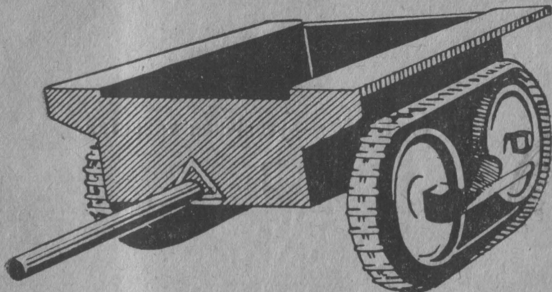
4. Самаходная ўстаноўка з мінамётам— мае мінамёт „Стокса"; выкарыстоўваецца як самаходная ўстаноўка, галоўным чынам у агульнавайскавым баі.



Рыс. 3. Самаходная ўстаноўка з мінамётам.

5. **Прычэпка** (рыс. 4)—буксіруецца танкеткай, грузапад'ёмнасцю 750 кілограмаў, перавозіць боепрыпасы ці 4 чалавекі каманды.

6. **Калёсна-вусенічная танкетка** (рыс. 5)—выведчая машына. Канструкцыя прызнана няўдачнай; яе цалкам замяняе танкетка МК-6,

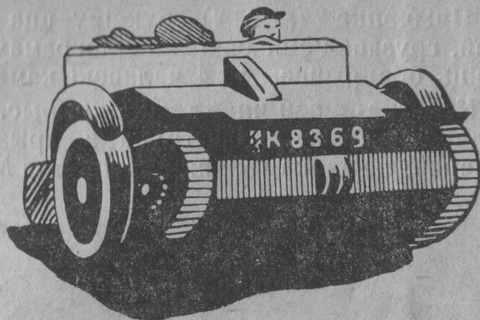


Рыс. 4. Прычэпка.

якая робіць да 45 кілометраў у гадзіну на вусенічным ходу.

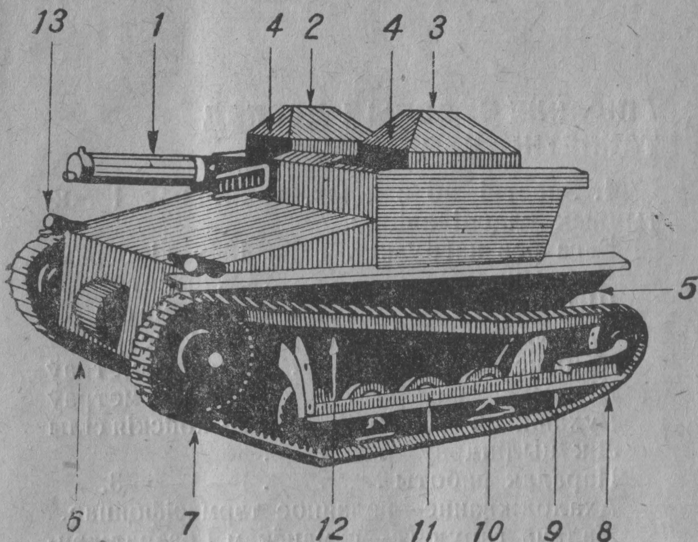
7. **Танкетка-буксір** (рыс. 6)—буксіруе прычэпку з 4 чалавекамі каманды і 2,01-сантыметравую пушку сістэмы „Орлікон“, якая ўжываецца як процітанкавая зброя.

8. **Танкетка МК-6** „Кардэн-Лойд“ (рыс.7). Апошняя мадэль адрозніваецца ад папярэдніх тыпаў тым, што для ўкрыцця каманды ёсць бранявыя калпакі.



Рыс. 5. Калёсна-вусенічная танкетка.

Рыс. 6. Танкетка-буксір.



Рыс. 7. Танкетка МК-6 „Кардэн-Лойд“.

1. Кулямёт „Вікерс“. 2. Месца кулямётчыка. 3. Месца вадзіцеля. 4. Шчыліны для назірання. 5. Глушыльнік. 6. Бранявы кожух дыферэнцыяла. 7. Вядучае кола. 8. Накіроўваючае кола (яно-ж нацяжное). 9. Нацяжцая вілка. 10. Рысоры. 11. Апорныя ролікі. 12. Верхні нясучы брус. 13. Фары.

АПІСАННЕ БУДОВЫ І ДОГЛЯД ТАНКЕТКІ „КАРДЭН-ЛОИД“.

1. Звесткі аб баявых, тэхнічных і тактычных уласцівасцях:

Вага без нагрузкі . . . . 1360 кілограм
Даўжыня . . . . 2,46 метра
Шырыня . . . . 1,7 метра
Вышыня . . . . 1,01 метра
Клірэнс . . . . 29 сантыметраў
Шырыня звяна . . . . . 14 сантыметраў
Рухавік „Форд-Т“ . . . 23 конскія сілы
Лік цыліндраў 4
Парадак работы . . . . . 1—2—4—3.

Ахалоджванне—вадзяное тэрмасіфоннае.

Падача гаручага—самацёкам і разраджэннем.

Карбюратар—сістэмы „Зеніт“.

Запальванне — ад магнето высокага напружання „Ватфорд“.

Змазка—распырскваннем.

Маслаўказальнікі—кранікі.

Пуск рухавіка—ручкай знадворку танкеткі.

Каробка скарасцей—планетарная.

Лік скарасцей—1-я, 2-я—зніжаныя для язды па мясцовасці; 1-я і 2-я—павышаныя для язды па дарогах.

Пераход з паніжаных скарасцей на павышаныя дасягаецца наяўнасцю каробкі дэмультыплікатара.

Счапленне—дыскавае, мокрае.

Тармазоў—2 (ручныя).

Павароты танкеткі—дасягаецца прытармажваннем ручным вагаром вядучых паўвосей дыферэнцыяла.

Асвятленне — ад дынама 18 — 24 вольт (2 фары і 1 задні фанар).

Вусенічны ход—састаіць з дробна-званчатага вусенічнага ланцуга, вядучых і накіроўваючых колаў, каткоў і рысор.

Каманда—2 чалавекі.

Броня—8 міліметраў спераду і ззаду, 6 міліметраў з бакоў.

Найбольшая хуткасць—45 кілометраў.

Скорасць на мясцовасці—12—18 кіламетраў.

Перамаганне равоў да 1,2 метра.

Перамаганне пад'ёмаў—45 градусаў.

Перамаганне вертыкальных перашкод да 40—45 сантыметраў.

Праходнасць уброд—65 сантыметраў

Валіць асобныя дрэвы да 10 сантыметраў у дыяметры.

Лёгка праходзіць драцяную загароду.

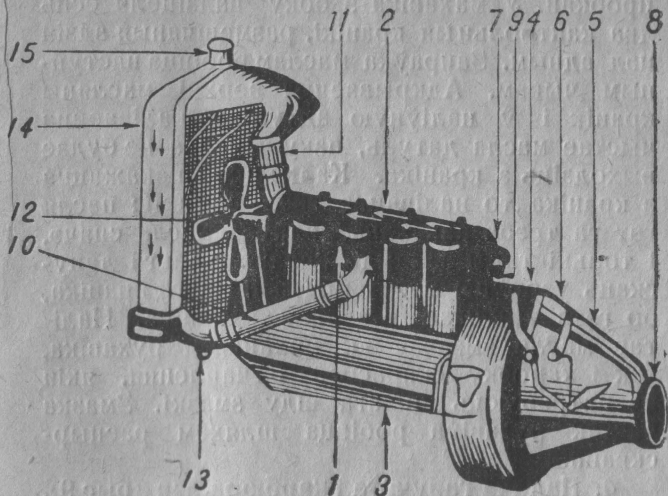
Можа ісці па снягу да паўметра глыбінёй.
Запас агняпрыпасаў—3500 патронаў.
Агняпрыпасы возяцца ў бакавых скрынках.
Запас бензіну—38 літраў.
Гаручага хапае на 160 кілометраў шляху.
Удзельны ціск 0,7 *км* на 1 *кв. см.*

2. Рухавік „Форд-Т“ (рыс. 8)—размешчаны ў сярэдняй частцы танкеткі, умацаваны на 3 пунктах; рухавік у танкетцы павернуты, перад яго звернуты назад. Блок цыліндра адліты заадно з верхняй часткай картэра.

Галоўка цыліндра—агульная, здымная, клапаны размешчаны аднабакова, каленчаты вал знаходзіцца на 3 карэнных падшыпніках, умацаваных у верхняй частцы картэра.

Ніжняя частка картэра, далучаная да яго верхняй часткі, служыць масляным рэзервуарам і закрывае ўсе механізмы рухавіка знізу. З боку радыятара ў прыліве картэра змешчаны механізм размеркавання, які складаецца з 3 шасцярэнь.

З боку дыферэнцыяла ў асобна далучаным картэры змяшчаюцца махавік, каробка скарасцей і механізм счаплення, зверху картэра для іх агляду,—ёсць крышка. З боку механізма размеркавання на каленчатым вале ёсць шкіў, які прыводзіць у рух вентылятар і храпавік для счаплення са спускавой ручкай. Для забеспячэння каманды ад апальвання рухавік пакрываецца металічным капотам і ўтрымліваецца рэмнем.



Рыс. 8. Апісанне знадворнага выгляду матора.

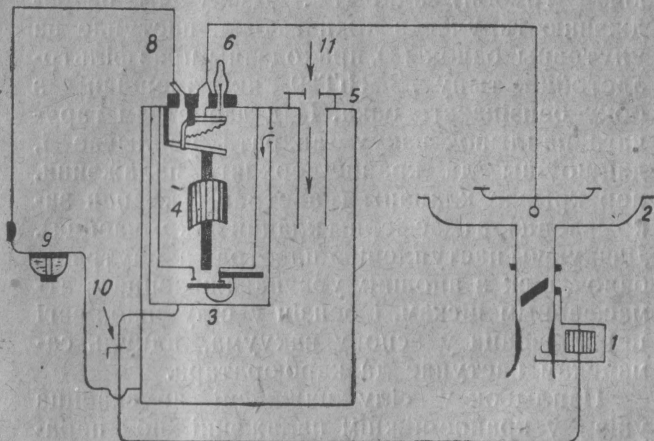
1. Блок цыліндра. 2. Галоўка цыліндра. 3. Ніжняя частка картэра. 4. Картэр махавіка. 5. Картэр каробкі скарасцей. 6. Вагары каробкі скарасцей. 7. Выхлапная труба. 8. Адтуліна для выхаду карданнага вала. 9. Збіральнік току (токазбіральнік). 10. Труба, якая падводзіць халодную ваду. 11. Труба, якая адводзіць гарачую ваду. 12. Вентылятар. 13. Спускавы кранік радыятара. 14. Радыятар. 15. Наліўная адтуліна з пробкай.

3. Змазка рухавіка. Для змазкі рухавіка ўжываецца лёгкае машыннае масла. Пад капотам з боку стралка змяшчаецца масляная трубка з наліўной адтулінай, якая закрываецца

пробкай. У махавіка з боку вадзіцеля ёсць два кантрольныя кранікі, размешчаныя адзін над адным. Запраўка маслам робіцца наступным чынам. Адкрываецца верхні масляны кранік і ў налiўную адтуліну наліваецца чыстае масла датуль, пакуль масла не будзе выходзіць з краніка. Калі масла пакажацца з краніка ,то наліванне трэба спыніць; пасля гэтага трэба пачакаць, пакуль масла сцячэ, і толькі тады закрыць кранік. Нельга дапускаць узроўню масла ніжэй ніжняга краніка, бо гэта выклікае псаванне рухавіка. Налітае масла змазвае як механізмы рухавіка, так і каробку скарасцей і счаплення, якія не патрабуюць іншага віду змазкі. Змазка частак рухавіка робіцца шляхам распырсквання.

4. Падача гаручага і карбюрацыя (рыс 9). Гаручае змяшчаецца ў баку (3), які змешчаны ззаду стралка. Бак падзяляецца на дзве камеры. Ніжняя прадстаўляе сабой бак і змяшчае 25 літраў бензіну; верхняя дзействуе як аснова змешчанага ўнутры вакуум-апарата. Запраўка гаручага робіцца праз налiўную адтуліну (5), якая затыкаецца пробкай. Наліўная адтуліна знаходзіцца ў задняй частцы танкеткі, зверху. Падача гаручага к карбюратару робіцца наступным чынам: калі бак увесь напоўнены, то гаручае напаўняе асновы вакуума, адкуль самацёкам паступае да карбюратара. Пры зніжэнні ўзроўню ў баку, га-

ручае ў аснову вакуум-апарата будзе паступаць пад разраджэннем. Разраджэнне дасягаецца дзякуючы поўнасці паветранай трубкі,



Рыс. 9. Падача гаручага к карбюратару.

1. Карбюратар. 2. Усмоктваючая трубка. 3. Бензінавы бак. 4. Вакуум-апарат. 5. Наліўная адтуліна. 6. Атмасферная трубка. 7. Паветраная трубка. і паветраны клапан. 8. Трубка, якая падводзіць бензін. 9. Фільтр-адстойнік „ЗЕНІТ“. 10. Кранік, які закрывае доступ бензіну да карбюратара. 11. Адтуліна для праходу атмасфернага паветра ў бензінавы бак.

якая злучае ўнутраную камеру (4) вакуум-апарата з усмоктваючай трубой. Гэта дасягаецца пры дапамозе сістэмы вагароў, злу-

чаных з паплыўком вакуум-апарата. У той момант, калі адзін клапан (злучаны з атмасферным ціскам) закрыты, другі (з усмоктваючай трубой) адкрыты. Дзякуючы разраджэнню, гаручае з ніжняга бака паступае ва ўнутраны бачок (4), праходзячы праз фільтр-адстойнік тыпу „ЗЕНіТ“9, які змешчаны з боку бензінавага бака. Пад дзействам гаручага паплывок вакуум-апарата ўсплывае і, дайшоўшы да крайне-верхняга палажэння, перакрывае клапаны (паветраны клапан закрываецца, атмасферны клапан адкрываецца). Дзякуючы пастапленню паветра ва ўнутраны бачок, ціск з апошнім ураўнаважваецца з атмасферным ціскам, і бензін у сілу сваёй вагі пераліваецца ў аснову вакуума, адкуль самацёкам пастапае да карбюратара.

Паплывок у сілу цяжкасці апускаецца ўніз і ў крайне-ніжнім палажэнні зноў перакрые клапаны (атмасферны клапан закрыецца, паветраны адкрыецца). Ва ўнутраным бачку зноў адбываецца разраджэнне, зноў пастапае гаручае, і потым работа праходзіць так, як паказана вышэй. Фільтр-адстойнік без патрэбы здымаць нельга. Пранікненне бензіна ў карбюратар адбываецца пры дапамозе краніка (10), які размешчан за фільтрам-адстойнікам; калі павярнуць кранік уніз—бензін адкрыты, кранік павярнуць у бок—бензін закрыты.

Рухавік працуе на сярэдніх сартах гару-

чага, якое падводзіцца да карбюратара сістэмы „ЗЕНІТ". Карбюратар мае сячэнне галоўнага жыклера 0,5 міліметра, кампенсуючага—0,85 міліметра. Іголка паплыўковай камеры (1) забяспечана калпачком, які захоўвае ад пранікнення пылу і гразі ў паплыўковую камеру і захоўвае іголку ад заядання. Дросельная заслонка прыводзіцца ў рух цягай, якая ідзе да ручнога газу і змешчана на левым баку зубчатага сектара. Паветра да карбюратара падводзіцца праз патрубак, у якім знаходзіцца паветраная заслонка, што рэгулюе ўручную паступленне паветра. Карыстаюцца ёю галоўным чынам пры пуску рухавіка ў ход. Паветра ў паветраны патрубак падводзіцца часткова з атмасферы, часткова праз трубку, злучаную з маслянай трубкай і картэрам. З картэра паветра падводзіцца некалькі падагрэтае і насычанае парамі масла. Масла, асядаючы на сценках цыліндраў, у час такту ўсмоктвання дапаўняе асноўную змазку. Падача гаручага паказана на рыс. 9.

5. **Запальванне.** Запальванне робіцца пры дапамозе магнето высокага напружання „Ватфорд", якое нічым не адрозніваецца ад існуючых тыпаў магнето высокага напружання. Ток ад магнето па правадах ідзе к 4 свечкам. Свечкі маюць размер 22 міліметра, падоўжаныя, увінчаныя зверху ў галоўкі цыліндраў. Магнето прыводзіцца ў рух ад

механізма размеркавання. Нармальны зазор паміж кантактамі свечкі—1 міліметр. Парадак запальвання 1—2—4—3. Выключальнік магнето адсутнічае.

6. Ахаладжэнне. (рыс. 8). Рухавік ахаладжаецца вадой. Цыркуляцыя дасягаецца тэрмасіфонам. Наліўная адтуліна радыятара знаходзіцца ў верхняй частцы бранявога корпуса танкеткі. Пробка наліўной адтуліны (15) забяспечана клапанам, які выконвае работу параадводнай трубкі. Як правіла, радыятар павінен быць наліты вадой да канца круглай выемкі наліўной адтуліны. Вада, праходзячы па рубашках цыліндраў, забірае цяпло. Паступаючы ў радыятар, атрыманае цяпло аддаецца праходзячаму паветру праз соты радыятара. Праток паветра ўтвараецца вентылятарам (12), які прыводзіцца ў рух клінавым рэмнем ад рухавіка. Знаходзячыся па-за абстрэлам, танкетка рухаецца з адкрытымі заднімі бранявымі дзверцамі, даючы магчымасць бесперашкодна цыркуляваць паветру. Бранявыя дзверцы прыводзяцца ў рух вагаром, які знаходзіцца з левай рукі стралка. У баі дзверцы закрыты, паветра ад вентылятара выходзіць праз адтуліны, якія ёсць уверсе корпуса. Вада з радыятара спускаецца праз кранік (13), які знаходзіцца па ніжняй падводзячай трубе. Догляд ахаладжэння нічым не адрозніваецца ад звычайных рухавікоў з тэрмасіфонным ахаладженнем.

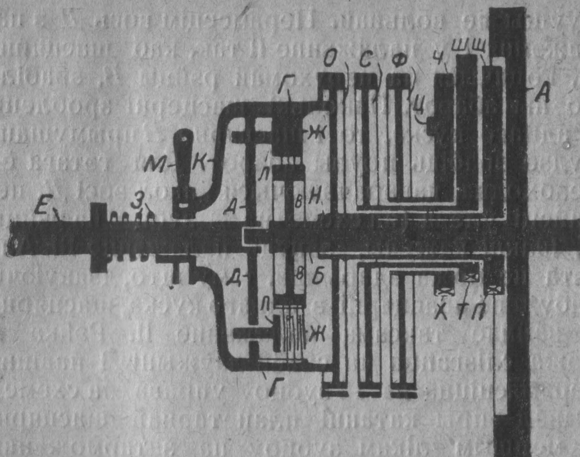
7. Счапленне і каробка скарасцей (рыс. 10). Каробка скарасцей разам з махавіком і механізмам счаплення змяшчаецца ў картэры, які знаходзіцца ўперадзе рухавіка (па ходу танкеткі).

Каробка скарасцей адрозніваецца ад існуючых тыпаў тым, што шасцерні каробкі заўсёды счэплены. Работа і дзейства каробкі скарасцей ажыццяўляюцца з дапамогай націскання на педалі, дзякуючы якім па чарзе затарможваюцца барабаны і атрымліваецца патрэбная скорасць. Па прынцыпу работы, каробка скарасцей называецца планетарнай. Махавік *А* рухавіка канчаецца валам *Б*, на канцы якога наглуха замацоўваецца ўнутраны барабан дыскавага счаплення *В*. Знадворны барабан счаплення *Г* пры дапамозе крышкі *Д* злучаецца з трансмісійным валам *Е*. Дыскі *Ж*, дзякуючы ціску спружыны *З* на кальцо *І*, вагары *К* і націскны палец *Л* могуць быць сціснуты. Пры гэтым вал *Б* будзе счэплен непасрэдна з знадворным барабанам *Г* і праз яго—з трансмісійным валам. Калі кальцо *І* перасунуць пры дапамозе вілкі *М* улева (па схеме) і сціснуць такім чынам спружыны, то трансмісійны вал будзе адлучаны ад вала *Е*, бо дыскі разойдуцца.

На вале *Б* вольна паварачваецца ўтулка *Н*, на канцах якой замацаваны з аднаго боку барабан *О*, наглуха змацаваны са знадворным барабанам счаплення *Г*, а з другога

шасцярня *П*, якая мае 27 зубцоў. На ўтулцы *Н* вольна паварачваецца другая ўтулка *Р*, змацованая з аднаго боку барабанам *С*, а з другога—шасцярнёй *Т*, якая мае 21 зубец.

На ўтулцы *Р* вольна паварачваецца 3-я ўтулка *У*, на якой замацаваны з аднаго боку барабан *Ф*, а з другога—шасцярня *Х* з 30 зубцамі. Усе тры барабаны *О*, *С*, *Ф* ахватваюцца стальнымі стужкамі з наклёпанай тканінай „ФЕРАДО". Стужкі пры дапамозе двух педалей і ручнога вагара тормаза могуць зацісkaць барабаны (тармазіць іх, што прывядзе да поўнай астаноўкі ўтулкі і шасцярэнь адпаведнага барабана). На махавіку *А* нерухома ўмацаваны тры восі *Ц*, размешчаныя пад вуглом 120 градусаў (на рыс. 13 паказана толькі адна вось). На кожнай з гэтых восей вольна паварачваюцца тры планетарныя шасцерні, выраблены з аднаго куска металу, дзякуючы чаму яны могуць паварачвацца толькі з аднолькавай скорасцю, шасцярня *Ч* мае 24 зубцы, шасцярня *Ш*—33 зубцы і шасцярня *Щ*—27 зубцоў. Планетарныя шасцерні пастаянна зачэплены з шасцернямі ўтулак. Калі махавік рухавіка паварачваецца, то планетарныя шасцерні апісваюць акружыны вакол вала *Б*, бо восі іх паварачваюцца разам з махавіком і, у той самы час, самі шасцерні могуць паварачвацца на сваіх восях. Халасты ход дасягаецца сціскан-



Рыс. 10. Счапленне і каробка скарасцей.

нем спружыны *З*, адсюль расчапленні дыскаў *Ж* дасягаюцца вагаром, які знаходзіцца пад правай рукой вадзіцеля, і сярэдзінным або нейтральным палажэннем левай педалі.

8. Прынцып работы каробкі скарасцей „Форда". Для выяснення прынцыпу работы каробкі скарасцей неабходна разгледзець рыс. 11. Возьмем дзве зубчатыя рэйкі В і *Г* і шасцярню *А* з 12 зубцамі і шасцярню *Б* з 24 зубцамі. Шасцерні звязаны адной агульнай воссю. Рэйку *В* замацуем нерухома, а рэйцы *Г* дадзім магчымасць слізгацца, пакі-

нуўшы яе вольнай. Перамесцім вось *Д* з палажэння I ў палажэнне II так, каб шасцярня *А*, коцячыся па нерухомай рэйцы *В*, зрабіла поўны абарот. Паколькі шасцерні зроблены з аднаго куска, то і шасцярня *В* прымушана будзе зрабіць поўны абарот. Для гэтага ёй неабходна, паварачваючыся вакол восі *Д*, перайсці ўлева (па схеме) на 24 зубцы па рэйцы *Г*, інакш кажучы, заняць палажэнне III. Але гэта не можа здарыцца, таму што, дзякуючы пабудове шасцярні з аднаго куска, шасцярня *Б* займае таксама палажэнне II. Рэйка *Г* можа слізгацца па сваёй даўжыні і павінна перамясціцца на 12 зубцоў управа (па схеме). Вывад—пры катанні планетарнай шасцярні з меншым лікам зубцоў па затарможанай шасцярні, якая знаходзіцца ў зачапленні з першай, другая планетарная шасцярня, зробленая з аднаго куска з той шасцярнёй, якая коціцца і мае вялікі лік зубцоў, выклічa вярчэнне знаходзячыхся з ёю ў зачапленні шасцерань, якія могуць свабодна паварочвацца ў кірунку, адваротным вярчэнню планетарных шасцерань (задні ход).

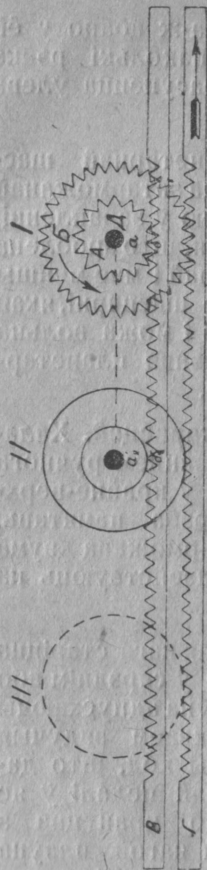
Разгледзім другі выпадак (рыс. 12). Вызвалім рэйку *В* і замацуем рэйку *Г*. Перакоцім шасцерні *А* і *Б* з палажэння I у палажэнне II так, каб шасцярня *Б* зрабіла поўны абарот вакол восі *Д*. Пры гэтым шасцярня *А*, наглуха змацаваная з шасцярнёй *Б*, прымушана перайсці ў палажэнне II, адпаведнае

24 зубцам рэйкі. Для поўнага-ж абароту ёй трэба перайсці 12 зубцоў; паколькі рэйка можа лёгка слізгацца, яна прасунецца ўлева (па схеме) на 12 зубцоў.

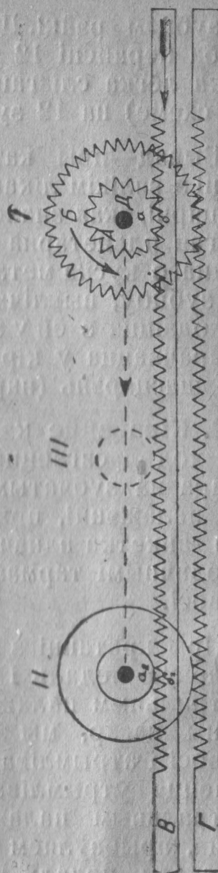
Вывад—пры катанні планетарнай шасцярні з вялікім лікам зубцоў па затарможанай шасцярні, якая знаходзіцца з ёю ў зачапленні, другая планетарная шасцярня, што зроблена з аднаго куска металу з першай і мае меншы лік зубцоў, выкліча вярчэнне шасцярні, якая знаходзіцца з ёй у зачапленні і можа вольна паварачвацца ў кірунку вярчэння планетарных шасцярэнь (пярэдні ход).

9. **Кіраванне каробкай скарасцей.** Халасты ход дасягаецца ўтрымліваннем ручнога вагара на зубчатым сектары ў крайне-верхнім палажэнні, пры гэтым трэба памятаць, што танкетка адначасова затарможана двума калодачнымі тармазамі, якія дзействуюць на паўвосі.

Пры кратанні з месца левая нага ставіцца на левую педаль і трымае яе ў сярэднім або нейтральным палажэнні. Плаўна адпускаючы ручны вагар, мы растармożваем вядучыя паўвосі і атрымліваем халасты ход, што дасягаецца ўтрымліваннем левай педалі ў яе нейтральным палажэнні. Каб крануцца з месца, прыбаўляем газ, левай нагой плаўна націскаем педаль да адказу ўперад і атрым-



Рыс. 11. Работа каробкі скарасцей (першы выпадак).



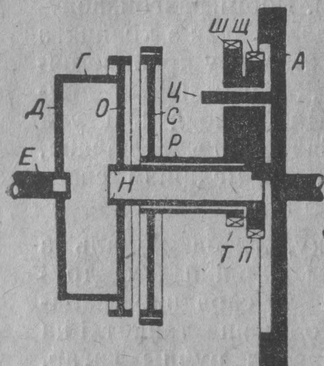
Рыс. 12. Работа каробкі скарасцей (другі выпадак).

ліваем першую скорасць (рыс. 13); пры гэтым счапленне выключана, дыскі адпушчаны, а барабан *С* зацягнуты стужачным тормазам, астатнія барабаны адпушчаны. Робім разгон, збаўляем газ, адпускаем педаль, якая з крайняга задняга палажэння пераходзіць у крайняе пярэдняе, прыбаўляем газ, атрымліваем другую скорасць. Пры гэтым барабан *С* і ўсе астатнія адпушчаны. Счапленне ўключана, дзякуючы чаму вал *Б* праз механізм счаплення злучаны напрамую з валам *Е*.

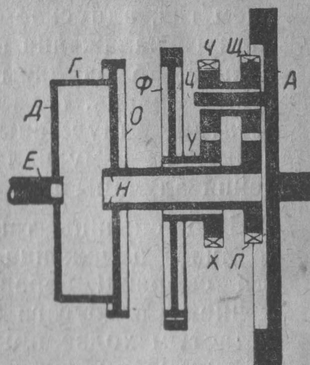
Каб спыніць танкетку, трэба педаль з крайняга палажэння пры першай або другой скорасці перавесці ў сярэдняе палажэнне і для доўгага знаходжання танкеткі на халастым ходзе прымяняецца ручны вагар, які трымаецца зубчатым сектарам. Каб атрымаць задні ход, трэба левую педаль трымаць у сярэднім палажэнні (халасты ход), правай нагой націскаць на правую педаль, пры гэтым затармажваецца барабан *Ф* (астатнія барабаны адпушчаны) (гл. рыс. 14). Барабан *О* — тармазны, на яго дзействе стужка, што ідзе ад тармазнога вагара, які знаходзіцца некалькі ніжэй ад вагара павароту.

10. Рэгуліроўка каробкі скарасцей. Паспяховая работа танкеткі ў вялікай ступені залежыць ад правільнай рэгуліроўкі тармазных стужак.

Калі правільная ўстаноўка парушана, то трэба прарабіць наступнае:



Рыс. 13. Схема ўключэння першай скорасці.



Рыс. 14. Схема ўключэння задняга ходу.

1. Ручны вагар пакінуць у заднім палажэнні. Да ніжняй часткі кантрольнай цягі счаплення, што злучае ручны вагар з каробкай скарасцей, далучаны болт, які праходзіць праз канец вагара счаплення і ўтрымліваецца над і пад вагаром.

2. Аслабіць абедзве гайкі. На другім канцы вагара счаплення ёсць кароткая цяга, якая злучае вагар счаплення з вагаром малой скорасці пры дапамозе вілкі.

3. Выняць шплінт і болт у вілцы, пакінуўшы вольна вісець вілку, якая дасць маг-

чымасць малой скорасці вярнуцца зноў на сваё месца.

4. Пакінуць вагар малой скорасці вольным на месцы. Аслабіць вілку і гайку і прыкруціць канец вілкі вышэй або ніжэй цягі датуль, пакуль болт можна будзе ўставіць без змены палажэння вагара малой скорасці і вагара счаплення, які будзе якраз ззаду ў сваім уласным палажэнні. Уставіць шплінт і замацаваць гайку.

5. Завінціць ніжнюю гайку датуль, пакуль злёгка перасунецца ручны вагар. Пры прывядзенні вагара ў дзейства, перш чым ён пачне рухаць стрыжань счаплення, паміж валікам на верхнім канцы цягі счаплення і ручным вагаром павінен быць зазор у 1 міліметр.

6. Замацаваць верхнюю гайку. Пасля гэтага машына правільна адрэгулявана для вялікай скорасці, нейтральнага або халастога палажэння.

Калі верхняя педаль не зварочваецца хутка ў палажэнне вялікай скорасці (калі яна адпушчана ці буксуе ў палажэнні малой скорасці), то стужка малой скорасці патрабуе нацягнення. Каб нацягнуць стужку малой скорасці, трэба адкрыць крышку каробкі скарасцей і калібраваным ключом, які ёсць у наборы інструментаў, завінціць рэгулюючую гайку на сярэднім вале.

Пры канчатковай рэгуліроўцы трэба ўлічваць, што гайка павернецца некалькі назад

да адпаведнага рабра (гайка ляскае пры кожным паўабароце).

Для правільнай рэгуліроўкі трэба завінчваць гайку малой скорасці (левая педаль унізе); зазор між вагаром малой скорасці і выступам каробкі скарасцей, куды ўваходзіць валік вагара малой скорасці, будзе толькі 3 міліметра.

Нельга нацягваць стужку вельмі моцна, бо яна будзе цягнуць барабан і ўвесь час тармазіць матор. У гэтым выпадку малая скорасць будзе выключана перш, чым счапленне канчаткова вызваліцца і не дапусціць нейтральнага або халастога палажэння.

Для нацягнення стужкі задняга ходу не трэба адкрываць крышку каробкі скарасцей, а проста аслабіць гайку на вале каля цыліндраў з боку надводчыка на каробцы скарасцей і нацягваць і рэгуляваць вінт так, каб шасцярня зачэплівалася пасля 3-дзюймовага руху ўперад педалі задняга ходу.

11. Дэмультыплікатар (рэдуктар) (рыс. 15). Рэдуктар размешчаны між каробкай скарасцей і дыферэнцыялам. Дэмультыплікатар мае 2 скорасці, прызначаныя: 1-ая—для язды па мясцовасцях на паніжаных скарасцях (вагар адштурхнуць уперад); 2-я—для язды па дарозе на павышаных скарасцях (вагар прыцягнуць да сябе) і нейтральнае палажэнне між абодвума палажэннямі вагара: дэмультыплікатар пераключаецца толькі тады, калі

машына стаіць на месцы, і пры захаванні наступных указанняў:

1. Дэмультыплікатар не павінен быць у гразі.

2. Каб хутка ўключыць скорасці:

а) матор павінен быць прагрэты на малых абаротах;

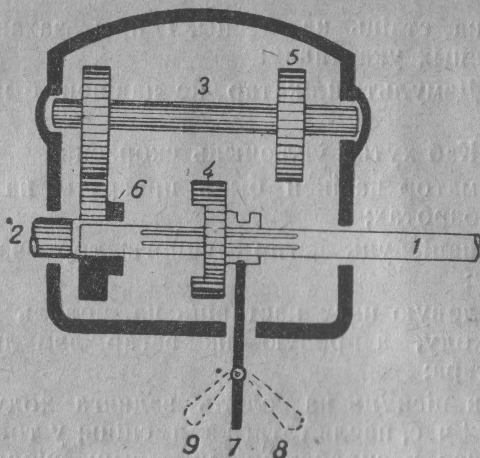
б) націснуць вагар ручнога тормаза да адказу;

в) левую нагу паставіць на педаль задняга ходу, а правую—на вагар дэмультыплікатара;

г) націснуць на педаль задняга ходу на кароткі час, пасля гэтага адпусціць; у той-жа самы час паспрабаваць уключыць скорасць дэмультыплікатара правай нагой.

3. Калі шасцерні перастануць абарачацца, то скорасць уключыцца без трэску (рыс. 15).

12. Дыферэнцыял служыць для перадачы вярчэння ад рухавіка да вядучых колаў і для паваротаў танкеткі. Змешчаны ён упер радзе бранявога корпуса і пакрыты браняВым кожухам. Будова—як і звычайнага аўтамабільнага дыферэнцыяла. На канцах паўвосей наглуха надзеты вядучыя колы з тармазнымі барабанамі. Дыферэнцыял змазваецца аўтолам праз трубку, увінчаную ў картэр.



Рыс. 15. Дэмультыплікатар (рэдуктар).

1. Вал, які злучае дэмультыплікатар з рухавіком. 2. Вал, які перадае вярчэнне дыферэнцыялу, 3. Перадатачны вал. 4. Карэтка. 5. Шасцярня паніжанай скорасці. 6. Шасцярня павышанай скорасці.

13. Корпус танкеткі складаецца з бранявых лістоў 6—8 міліметраў таўшчынёй. Бранявыя лісты замацаваны балтамі. Корпус падвешаны да вусенічнага ходу, падвеска паўжосткая. Для назірання за полем у парэдняй частцы корпуса ёсць шчыліны. Для назірання назад шчылін няма. Для назірання ў бакі і назад трэба павярнуць танкетку. У пярэдняй частцы корпуса пасярэдзіне ра-

змешчан рухавік; абапал яго справа—стралок, злева—вадзіцель; у задняй частцы корпуса знаходзяцца бензінавы бак і радыятар. Знадворку па баках—скрынкі для агняпрыпасаў. Каманда ўваходзіць у танкетку праз адкрытыя калпакі; калі каманда зойме месцы, калпакі закрываюцца. На хаду калпакі могуць часам прыадчыняцца, каб мець магчымасць лепш аглядаць мясцовасць. Як уперадзе, так і ззаду корпуса ёсць буксіровачныя сергі.

14. Механізм павароту і тормаза. Кіраванне танкеткай „Кардэн-Лойд“ адбываецца шляхам тармажэння правай ці левай вусеніцы (працягваннем тармазоў да барабанаў пры дапамозе кулачкоў). Тармазы павінны быць так адрэгуляваны, каб кулачок меў найменшы мёртвы ход. Гэта адносіцца да язды па дарозе.

Для работы па мясцовасці лепш даць большы люфт кулачку. Для гэтага прадугледжана хуткая рэгуліроўка пры дапамозе барашка, які знаходзіцца супроць вадзіцеля. Барашак дае магчымасць зручнага замацавання і паслаблення пры пераходзе да кіравання па мясцовасці або па дарозе.

Калі пасля работы рэгуліроўка парушыцца, што можа адбыцца ў выніку зносу тармазных пракладак, то трэба пакінуць гэту рэгуліроўку, паслабіць барашак і перайсці да галоўнай регуліроўкі ў тармазных валаў.

Тармазы прыцягваюцца шляхам адштурхвання ручнога вагара ўперад (пры гэтым абодва тармазы працягваюцца да тармазных барабанаў ланцуга адначасова).

Заносы машыны—першая адзнака таго, што тармазы патрабуюць рэгуліроўкі.

Каб адрэгуляваць тармазы, на тармазным валіку трэба:

1. Ручны вагар пакінуць у заднім палажэнні і вывінчваць ручную рэгуліроўку (гайку) да адказу.

2. Вагары тормазнага вала (зубчатыя з унутранага боку), якія далучаны да восі, каля ног вадзіцеля, злучаюцца з такой-жа зубчаткай на канцах тармазных валаў. Валы змацованы адзін з другім гайкамі і шплінтамі.

3. Выняць шплінт і аслабіць гайку. Прыцягнуць тармазы шляхам павароту тармазных валікаў наколькі магчыма ад рукі і, утрымліваючы валік у гэтым палажэнні, замацаваць зноў тармазныя вагары, прычым іх верхняя частка павінна быць па магчымасці бліжэй да пярэдняй стойкі машыны.

4. Замацаваць гайкі і ўставіць шплінты. Трэба паклапаціцца аб тым, каб зубчаткі супадалі адна з адной перад замацаваннем гаек.

15. Вусенічны ход складаецца з 2 вядучых колаў, 2 дробна-звенчатых вусеніц, 8 ролікаў (падгумаваных), 4 рысор, 2 брускоў,

якія пгдтрымліваюць вусеніцу, і 2 накіроўваючых колаў (яны-ж нацяжныя).

Стан вусеніцы з'яўляецца адным з важных момантаў, на які трэба звярнуць увагу пры доглядзе танкеткі. Стан вусеніцы залежыць у значнай ступені ад правільнага яе нацяжэння.

Правілы нацяжэння для вусеніцы танкеткі „Кардэн-Лойд" наступныя:

1. Для язды на дарозе вусеніца павінна быць нацягнута так, каб яна ляжала на верхнім кірунку ўсёй сваёй даўжынёй.

2. Для язды на мясцовасці вусеніца павінна быць нацягнута так, каб 60 сантыметраў яе ляжалі на верхнім кірунку (не менш, трохі больш не мае значэння).

3. Не патрэбна, каб вусеніца перацягвалася кожны раз, як машына сыходзіць з дарогі або пераходзіць на дарогу, але тым не менш для вялікага маршу па дарозе яе трэба аслабіць, а для працяглых манеўраў па мясцовасці яе трэба нацягнуць. Зразумела, вусеніца будзе больш схільна да саскоквання, калі яна паслаблена; у гэтым палажэнні трэба ўнікаць рэзкіх паваротаў.

4. Каб аслабіць вусеніцу або нацягнуць яе для язды на мясцовасці, ужываецца наступны спосаб: аслабіць гайку рэгулюючага вінта ключом, які ёсць у сумцы для інструментаў; паварачваць рэгулюючую гайку да таго часу, пакуль вусеніца не будзе мець пра-

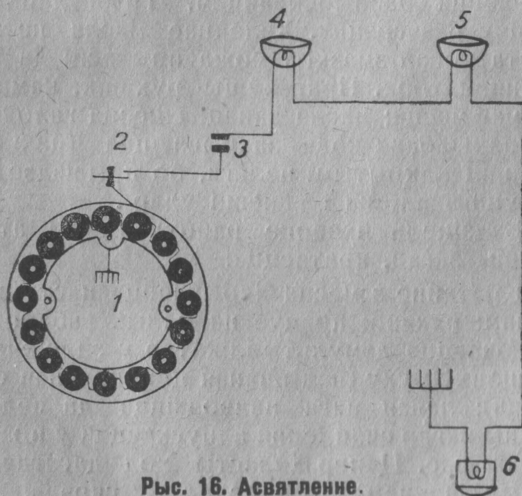
вільнага нацяжэння. Замацаваць гайку для паслаблення вусеніцы, прарабіць гэта наадварот.

5. Калі ўся рэгуліроўка скарыстана, трэба выняць адно звяно ланцуга з вусеніцы. Каб гэта зрабіць, перш за ўсё трэба аслабіць усю рэгуліроўку рэгулюючым вінтом.

6. Выбраць звяно ўперадзе барабана і выдаліць два балты шляхам збівання галовак малатком. Канец з галоўкай адломіцца, і тады можна выдаліць балты пры дапамозе барадка. Калі гэта не дзействуе, трэба адпілаваць або адрэзаць заклёпку на другім мяккім канцы балта і выдаліць болт. Нельга выпіхаць болт з мяккага канца, бо гэта расшырыць яго і ён засядзе на сярэдзіне звяна.

16. Асвятленне магчыма толькі пры працуючым маторы. Ток выпрацоўваецца дынамамашынай, якая складаецца з нерухомых шпулек, умацаваных на дыску, і магнітных дуг, умацаваных на махавіку. Махавік, абарачаючыся з магнітнымі дугамі, перасякае магнітным сілавым полем шпулькі, у якіх індуктуецца электрычны ток—18—24 вольт; ток збіраецца токазбіральнікам, змешчаным у верхняй частцы картэра махавіка. Далей ток ідзе да выключальніка; калі апошні ўключаны, то ток ідзе да 3 светавых пунктаў (2 фары і задні фанар). Электралямпы ў сістэме асвятлення—6-вольтныя, злучаны паслядоўна, псаванне адной нарушае ланцуг, і асвятленне не працуе (рыс. 16).

17. Пуск рухавіка і кратанне з месца. Перад выхадам танкетка запраўляецца гаручымі і змазачнымі матэрыяламі і вадой так, як указана ў гэтым апісанні. Трэба праверыць нацяжэнне вусеніцы і мацаванне балтоў. Перад пускам трэба не забыцца паставіць ручны вагар счаплення ў крайне-верхняе палажэнне. Вагар дэмультыплікатара павінен быць пастаўлен у нейтральнае палажэнне, асабліва зімой, калі магчымы выпадкі, што пры паварачванні за пускавую



Рыс. 16. Асвятленне.

1. Дыск са шпулькамі. 2. Токазбіральнік. 3. Выключальнік асвятлення. 4—5. Пярэднія фары. 6. Задні фанар.

ручку танкетка можа пайсці (тлумачыцца гэта выключна тым, што масла вельмі застыла і, дзякуючы гэтаму, няма дастатковага поўнага расчаплення). Адкрыць бензін. Дросельную заслонку чуць прыадкрыць. Доступ паветра да карбюратара прыкрыць. Запальванне паставіць у крайне-позняе палажэнне. Калі рухавік спраўны, ён хутка завядзецца. Даць матору прапрацаваць на месцы 10 мінут. Раней гэтага тэрміну рух пачынаць не трэба, памятаючы, што змазка рухавіка адбываецца распырскваннем. Трэба даць рухавіку разагрэцца. Халоднае масла не дае дастатковай змазкі і можа прывесці да псавання матора. Прагрэўшы рухавік, каманда займае месца; пасля заняцця месца галоўныя калпакі абавязкова закрываюцца (пакідаць калпакі адкрытымі нельга, бо пры яздзе яны могуць зваліцца і нанесці ўдар).

Вадзіцель паверне работу газу і, атрымаўшы загад, кратаецца.

Кратанне з месца адбываецца наступным чынам: рухавік працуе на малых абаротах; уключаецца дэмультыплікатар у залежнасці ад шляху руху (павышаная ці паніжаная скорасць); левая нага падводзіцца да педалі; ручны вагар счаплення адпускаецца ў ніжняе палажэнне. Цяпер халасты ход дасягаецца ўтрымліваннем левай педалі ў сярэдзінным або нейтральным палажэнні. Вядучыя колы растармажаны. Прыбавіць газ, плаўна на-

ціснуць на педаль уперад, яшчэ прыбавіць газ; танкетка кратаецца з месца на першай скорасці. Нага ўвесь час павінна ўтрымліваць педаль у крайне-заднім палажэнні; даўшы разгон і потым збавіўшы газ, адпусціць левую педаль, і яна самастойна пяройдзе ў крайне-пярэдняе палажэнне. Прыбавіць газ; цяпер танкетка будзе ісці на другой скорасці. Для таго, каб павярнуць танкетку налева, вагар кіравання нацягнуць на сябе, пры гэтым паўвось дыферэнцыяла, а разам з ёй і канічная шасцярня дыферэнцыяла затарможваюцца. Другая вось, атрымліваючы паскоранае вярчэнне, працягвае паварачваць вусеніцу: атрымліваецца паварот і, у залежнасці ад грунту, яго можна атрымаць на 360 градусаў. Паварот направа дасягаецца націсканнем на вагар павароту ад сябе. Каб спыніць танкетку, трэба левую педаль паставіць у сярэдняе палажэнне, а ручны вагар плаўна перавесці ў крайне-верхняе палажэнне на зубчаты сектар.

весці агонь праз галовы сваіх войск і ў прамежках баявых парадкаў па звычайных статутных правілах. Стральба вядзецца з астаноўкамі ў 3—5 мінут. Перавага кулямётавоза ў параўнанні са станкавым кулямётам адразу відаць: вайскавы станкавы кулямёт часта не паспявае рухацца за наступаючай пяхотай, і пяхота застаецца без падтрымання такой неабходнай у баі зброі; лік патронаў, які возіцца танкеткай (3500 штук), яшчэ больш павышае наступальную сілу танкеткі.

2. У выведцы, абхваце флангаў і ўкрыцці. Прыдаючыся выведчым часцям, танкетка па абстаноўцы дзействуе ўдарам у саставе аддзялення і ўзвода ў найменш асветленым кірунку. Вядучы баявую выведку, танкетка ідзе ад укрыцця да ўкрыцця; пры гэтым зрокавая сувязь паміж выведчымі танкеткамі можа часова адсутнічаць. Праходзячы населеныя пункты, цясніны, гаі, лясы і інш., дазор танкетак размыкаецца, абходзіць іх па ўскраінах, дробны лес дазор праходзіць разгорнутым строем; пры сустрэчы з выведкай або перадавымі часцямі праціўніка танкеткі смела атакуюць і знішчаюць іх, прасоўваючыся ўперад для адшукання больш буйных сіл праціўніка. Пры нечаканым нападзе з боку праціўніка лепшы спосаб дзейства— імклівая атака. Пры нечаканым нападзе пад абстрэл процітанкавай пушкі або кулямёта

на адкрытай мясцовасці танкетка хутка іх атакуе або адыходзіць за ўкрыццё для вытварэння манеўраў. Пры сустрэчы з праціўнікам, які спыніўся, танкетка стараецца выявіць яго баявыя або вартавыя ахаванні і фланг размяшчэння часцей. Пры ахваце танкетка зробіць вельмі каштоўную вялікую ўслугу сваёй рухомасцю, хуткасцю, раптоўнасцю і дзёрзкасцю дзействаў: яна скоўвае праціўніка і не дае яму перастроіцца. Пры адходзе сваіх часцей танкеткі прыкрываюць адход, дзействуючы асобнымі налётамі на праціўніка, робячы засады і т. д. з мэтай дэзарганізацыі яго сіл.

3. У паходным ахаванні танкетка нясе баявую работу пры галоўнай, бакавой або тылавой заставах. У большасці танкеткі будуць дзействаваць з кавалерыйскімі і мотамеханізаванымі часцямі. Пры звілістых дарогах коннае ахаванне не зможа паспяваць за рухам калоны галоўных сіл, таму работа па ахаванню ў даным выпадку даручаецца танкеткам.

У сустрэчнай сутычцы танкетка дзействуе як самаходная ўстаноўка і, прыдаючыся авангарду або галоўнаму атраду, дапамагае пры сутычцы с перадавымі часцямі праціўніка захопу і утрыманню рубяжа, забяспечванню разгортвання галоўных сіл і т. п.

4. Набегі на тылавыя органы праціўніка. Тылы праціўніка служаць заўсёды вялікай

прыманкай, бо іх расстройства вядзе да паніжэння маральнага стану фронта, парушае забеспячэнне і інш.

Усякая дальняя выведка або набег вайскавога злучэння, ўзмоцненага танкеткамі, у значнай ступені павялічваюць поспех.

5. **Сувязь.** Танкетка з поспехам можа ўжывацца для дастаўкі данясенняў; напрыклад у баі, калі ўсе сродкі сувязі перарваны, танкетка можа з поспехам устанавіць сувязь і яе падтрымліваць. Можна таксама выкарыстаць танкетку для сувязі ў раёне, дзе можна чакаць нападу з боку варожых Чырвонай арміі элементаў насельніцтва.

6. **Спецыяльныя прызначэнні танкеткі.** Пушачная ўстаноўка (рыс. 2.) выкарыстоўваецца для барацьбы з бронесіламі і для знішчэння агнявых пунктаў праціўніка. Самаходная ўстаноўка мінамёта „Стокса“ (рыс. 3) ужываецца ў агульнавайскавым баі пры наступленні і абароне і дзействуе на аснове палажэнняў, уласцівых данай зброі. Апрача таго мы можам сустрэць танкетку, узброеную буйнакалібравым кулямётам (калібр—12,7 міліметраў), які выкарыстоўваецца для барацьбы з бронесіламі. Можам сустрэць танкетку, якая мае процітанкавую пушку калібрам 2,01 сантыметрау сістэмы „Орлікон“ з гарматным разлікам, які возіцца на прычэпцы (рыс. 4 і 6). Пушка, якая возіцца танкеткай, прыгодна для суправаджэння пяхоты

на рознай мясцовасці. У асабліва цяжкіх месцах каманда сходзіць з прычэпу і дапамагае прасоўванню.

Танкетку можна таксама выкарыстаць і для перавозу вайскавой артылерыі. Шырокае прымяненне танкетка мае ў падвозе байцоў, боепрыпасаў, харчоў і інш. на поле бою.

Скарыстоўваючы танкетку ў якасці трактара з прычэпам, можна зусім абыйсціся без каня; па сваёй магутнасці яна выконвае работу трох коняй. Для перавозкі агняпрыпасаў служыць прычэп спецыяльнай канструкцыі (з такой самай вусенічнай стужкай, які ў танкеткі), які прычэпліваецца да счапнога крука. Вага прычэпкі—каля 400 кілограмаў, карысная нагрузка прычэпкі—750 кілограмаў; змяшчальнасць—0,35 куб. метраў; з нагружаным прычэпам танкетка развівае па добрай дарозе скорасць да 30 кілометраў у гадзіну, бярэ перашкоды да 23 градусоў і мае радыус дзейства 96 кілометраў. Адзін прычэп перавозіць 14500 ружэйных патронаў ва ўпакоўцы. Некалькі прычэпаў утвараюць рухомыя патронныя пункты, якія ідуць за наступаючымі войскамі. Прычэпы можна выкарыстаць і для перавозкі рознай вайскавой маёмасці.

Для памяншэння зношвання танкетак (асабліва вусеніц і рысор) у час доўгіх паходаў ёсць спецыяльныя прычэпкі для іх перавозак. Танкетка сама ўз'язджае на пры-

чэп і з‘язджае з яго. Для перавозкі танкетак могуць скарыстоўвацца таксама грузавыя аўтамабілі з адпаведным танажам нагрузкі.

7. Работа з мота-механізаванымі войскамі. Танкеткі-выведчыкі могуць самастойна несці службу тактычнай і баявой выведкі. Прыдаючыся мота-механізаваным войскам, яны з‘яўляюцца хуткім і надзейным сродкам збору звестак аб праціўніку і мясцовасці. Тактычная выведка мае на мэце сабраць звесткі аб праціўніку і мясцовасці, якія неабходны бранявому начальніку. Выведка можа рабіцца на адлегласці да 50 кілометраў ад галоўных сіл. Баявая выведка вядзецца на полі бою бесперапынна, мае на мэце даць звесткі аб становішчы і расстаноўцы сіл праціўніка, чым забяспечваецца своечасовы ўвод у бой галоўных сіл або ўдарных груп.

Танкеткі нясуць таксама работу на паходзе, уваходзячы ў галаўныя, бакавыя і тыльныя заставы, могуць прыдавацца выведчым атрадам (ВА), дзе ўваходзяць у састаў дазораў і ядраў. У асноўным, работа танкетак пры мота-механізаваных войсках праходзіць прыстасоўна да статуту конніцы.

3-я ўсеармейская нарада сакратароў ячэек указала, што:

„Умовы работы мота-мехчасцей патрабуюць асаблівай чоткасці, спрактыкаванасці ў рабоце, высокай адказнасці кожнага байца і камандзіра“.

„У справе асваення і зберажэння тэхнікі і матэрыяльнай часткі мота-мехчасці павінны быць узорам для ўсёй РСЧА“.

Кожны вадзіцель танкеткі і каманда павінны ведаць баявую задачу, зберагаць сваю машыну, трымаць яе ў поўнай баявой гатоўнасці і дакладна захоўваць правілы язды ў палявых умовах.

Асаблівая ўвага павінна быць звернута на барацьбу з аварыйнасцю.

Найлепшае веданне і добрасумленныя адносіны да машыны, да зброі, рэгулярны агляд, найлепшы догляд, захаванне правіл кіравання машынай, своечасова арганізаванае тэхнічнае назіранне і кіраўніцтва маюць рашаючае значэнне для папярэджвання аварыі.

Уся работа па вывучэнню, кіраванню і догляду машыны можа і павінна быць пабудавана на аснове соцыялістычнага спаборніцтва і ўдарніцтва.

ЗМЕСТ

Цена 25 кап.



НА БЕЛОРУССКОМ ЯЗЫКЕ

И. Герасимов

УСТРОЙСТВО и ПРИМЕНЕНИЕ ТАНКЕТКИ

Издательство Белорусского Военного Округа
Минск 1934